

# Convenant behoud en versterking mainport functie en netwerkkwaliteit luchthaven Schiphol

## ONDERGETEKENDEN:

- I De naamloze vennootschap **N.V. Luchthaven Schiphol**, statutair gevestigd te Schiphol, ten deze vertegenwoordigd door haar president-directeur de heer prof. drs. G.J.N.H. Cerfontaine en haar statutair directeur dr. P.M. Verboom, hierna te noemen: Schiphol Group.
- II De minister van **Verkeer en Waterstaat**, de heer ir. C.M.P.S. Eurlings, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van VenW.
- III De minister van **Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer**, mevrouw dr. J.M. Cramer, handelend als bestuursorgaan en als vertegenwoordigster van de Staat der Nederlanden, hierna te noemen: de minister van VROM.

Hierna gezamenlijk en afzonderlijk ook te noemen: Partij(en).

## OVERWEGENDE DAT:

- a Uitgaande van een gemiddelde groeiverwachting van circa 2–3% per jaar rond 2020 een markt vraag van circa 600.000 vliegtuigbewegingen<sup>1</sup> ontstaat van en naar Schiphol. Tegen de achtergrond van de huidige conjunctuur, de hoge brandstofprijzen en de huidige kostenstructuur van Schiphol (inclusief tickettax), heeft de luchtvaartsector haar groeiprognoses bijgesteld naar circa 570.000–580.000 vliegtuigbewegingen in 2020.
- b Schiphol Group primair wil doorgroeien op de luchthaven Schiphol omdat dit om economische en operationele redenen het meest wenselijk is. Het kabinet gaat ten aanzien van de capaciteit op Schiphol er van uit dat Schiphol binnen de bestaande milieu- en geluidsnormen kan doorgroeien.
- c Voor het behoud en de versterking van de mainportfunctie en de netwerkkwaliteit van de luchthaven Schiphol het van belang is dat er voldoende capaciteit is om hub- en mainportgebonden verkeer<sup>2</sup> te accommoderen. Partijen bevorderen en ondersteunen een zodanige ontwikkeling van regionale luchthavens dat deze niet-mainportgebonden verkeer optimaal kunnen accommoderen. Dit versterkt de aantrekkelijkheid van de regionale luchthavens en helpt op de luchthaven Schiphol capaciteit te creëren voor het mainportgebonden verkeer.

---

<sup>1</sup> Wanneer in dit Convenant wordt gesproken over vliegtuigbewegingen worden hiermee uitsluitend bewegingen bedoeld van het zogenaamde grote handelsverkeer. Dit zijn bewegingen van commerciële luchtvaartuigen onder operationele vergunning in de zin van Verordening 2407/92 (EG) of haar onder internationale verdragen geaccepteerde equivalent.

<sup>2</sup> Verwezen wordt naar het onderdeel Netwerkvisie en Selectiviteit van het Advies van de Alderstafel (Groningen, 1 oktober 2008).

- d In het Advies van de Alderstafel<sup>3</sup> aan de Ministers van VenW en VROM wordt geadviseerd het totaal aantal vliegtuigbewegingen op de luchthaven Schiphol per 2010 tot 510.000 te beperken en voorts per 2012 het aantal vliegtuigbewegingen voor de nacht en vroege ochtend samen tot 32.000 te beperken. Voornoemde aantallen vliegtuigbewegingen zien op respectievelijk het totaal jaarvolume en het jaarvolume tussen 23:00 en 07:00 uur en gelden tot en met het gebruiksjaar 2020.
- e De heer Alders in zijn advies concludeert dat tot 2020 een eventuele verschuiving van niet-mainportgebonden verkeer naar regionale luchthavens ruimte zou kunnen scheppen voor verdere groei van het mainportgebonden verkeer op de luchthaven Schiphol. Partijen zijn het erover eens dat het beschikbaar komen van regionale capaciteit een kwestie is van goede timing en de totstandkoming van besluitvorming binnen de daarvoor geldende wettelijke regels. Niet alle capaciteit op regionale luchthavens is meteen benodigd maar er moet wel uitzicht op afdoende capaciteit zijn. Partijen erkennen dat er samenhang is tussen het moment waarop de bovengenoemde beperkingen van aantallen vliegtuigbewegingen ingaan, het beschikbaar komen van afdoende alternatieve capaciteit en het inwerkingtreden van benodigde stimuleringsmaatregelen. Rekening houdend met de te accommoderen verwachte vraag naar capaciteit per 2020 en de aan de Alderstafel overeengekomen beperking van de capaciteit op de luchthaven Schiphol, gaat Schiphol Group er van uit dat er voor de periode tot en met 2020 gradueel oplopend circa 70.000 vliegtuigbewegingen extra op regionale luchthavens geaccommodeerd moeten kunnen worden, naast de ruimte die nodig is voor de opvang van autonome groei.
- f Een selectief beleid voor Schiphol alleen kans van slagen heeft als voor niet-mainportgebonden verkeer door het Rijk mogelijkheden worden gecreëerd om elders door de sectorpartijen adequate voorzieningen te doen treffen.
- g Partijen op grond van het advies van de Commissie Van der Zee<sup>4</sup> specifiek stimuleringsbeleid willen inzetten met als doel het optimaal kunnen benutten van de schaarse capaciteit van de luchthaven Schiphol ter versterking van de mainportfunctie. Het stimuleringsbeleid omvat een samenhangend en evenwichtig geheel van maatregelen ter versterking van de duurzame mainport en ter bevordering van dat verkeer dat deze doelstelling ondersteunt. Dit teneinde de capaciteit op de luchthaven Schiphol optimaal te kunnen benutten. Partijen hebben aangegeven dat zij ten behoeve van het stimuleringsbeleid gezamenlijk de maatregelen zoals die uit het advies van de Commissie Van der Zee naar voren zijn gekomen, nader zullen uitwerken. Hierbij zullen zij bij de hieronder te maken afspraken, voorrang geven aan die maatregelen die door marktpartijen zelf geëffectueerd kunnen worden. De minister van VenW en de minister van VROM geven aan dat de Luchtvaartnota die thans in voorbereiding is, een aanpak zal bevatten voor nadere invulling van de in het advies van de Commissie van der Zee genoemde luchtvaartpolitieke stimuleringsmaatregelen.

---

<sup>3</sup> Verwezen wordt naar het Advies van de Alderstafel, brief van Hans Alders, Groningen, 1 oktober 2008.

<sup>4</sup> Advies van de commissie van 28 maart 2008.

- h Partijen van mening zijn dat gezien de beperkte groeiverwachting voor de luchtvaart voor de korte termijn de invoering van stimuleringsmaatregelen een tijdshorizon moet hebben die past bij de marktontwikkeling. Partijen zullen dit nauwlettend volgen en daarbij streven naar een koppeling van de uitvoering van het gedeelte van het beleid dat ziet op de inzet van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf Schiphol komt, aan het voorhanden komen van adequate regionale luchthaveninfrastructuur en gebruiksruimte. Schiphol Group zal een samenspel van stimuleringsmaatregelen en operationele beperkingen overwegen waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit.

## **KOMEN ALS VOLGT OVEREEN:**

### **1 Doelstellingen**

- 1.1 Partijen streven gezamenlijk naar behoud en versterking van de mainportfunctie en de netwerkqualiteit zoals die vanaf de luchthaven Schiphol wordt geleverd.
- 1.2 Partijen streven gezamenlijk naar de inzet van stimuleringsmaatregelen en de ontwikkeling van regionale luchthavencapaciteit ten behoeve van de uitvoering van het Aldersadvies.
- 1.3 Partijen zorgen ervoor dat zij, bij het uitwerken en treffen van de diverse in dit Convenant genoemde maatregelen de wettelijke (nationale, Europese en internationale) kaders van onder meer het mededingingsrecht, waaronder tevens het staatssteunregime, in acht nemen.

### **2 Uitbreiding regionale luchthavencapaciteit**

- 2.1 Partijen erkennen dat het Aldersadvies een en ondeelbaar is. De voorgestelde maatregelen – met betrekking tot de volumebegrenzing op Schiphol, de hinderbeperking, de omgevingskwaliteit en een nieuw normen- en handhavingstelsel – zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook in onderlinge samenhang te worden uitgevoerd. Mochten de Minister van VenW en de Minister van VROM niet in staat zijn de voorgestelde maatregelen voor herallocatie van vliegverkeer naar regionale luchthavens (zoals aangegeven in het Aldersadvies en het kabinetsstandpunt ter zake) na te komen, dan zullen de Minister van VenW en de Minister van VROM de discussie starten over de vraag of de regering bereid is mogelijkheden te creëren om de marktvraag in Nederland te accommoderen.
- 2.2 Partijen constateren dat de uitbreiding en tijdelijke beschikbaarheid van adequate capaciteit op regionale luchthavens een nauwe band heeft met de in overweging d genoemde beperkingen en vice versa.

- 2.3 Partijen spannen zich ervoor in dat voor 31 december 2015 of zoveel eerder als de grens van 95% van de in overweging d genoemde beperking van de jaarcapaciteit op de luchthaven Schiphol uitgedrukt in aantallen vliegtuigbewegingen bereikt wordt, extra capaciteit op de regionale luchthavens van in totaal circa 35.000 vliegtuigbewegingen gerealiseerd kan worden met inachtneming van de daarvoor geldende wettelijke normen.
- 2.4 Partijen spreken af dat voor 31 december 2012 of zoveel eerder als de grens van 95% van de in overweging d genoemde beperking van de jaarcapaciteit op de luchthaven Schiphol uitgedrukt in aantallen vliegtuigbewegingen bereikt wordt, of zoveel eerder een of meerdere Partijen dat noodzakelijk achten, besluitvorming plaatsvindt over de implementatie van verdere stimuleringsmaatregelen met inachtneming van het advies van de Commissie Van der Zee met uitzondering van de maatregelen genoemd onder 4 en 5.
- 2.5 Partijen spreken af dat voor 31 december 2012, of zoveel eerder een of meerdere Partijen dat noodzakelijk achten, op grond van de marktontwikkelingen in de luchtvaart in relatie tot de behoefte aan verdere capaciteitsuitbreiding, bovenop de onder 2.3 genoemde vliegtuigbewegingen besluitvorming zal worden voorbereid over mogelijke verdere capaciteitsuitbreiding op regionale luchthavens. Het Kabinet is bereid tot verdere capaciteitsuitbreiding op de regionale luchthavens tot en met 2020, waarvoor de sector nu een omvang inschat van nog eens 35.000 vliegtuigbewegingen. Besluitvorming daarover zal plaatsvinden via de geëigende procedures (onder meer op basis van marktverwachtingen en kosten-baten analyse) en in beginsel binnen de milieuruimte van de huidige planologische kernbeslissingen.
- 2.6 Partijen constateren dat uitbreiding van de capaciteit op regionale luchthavens voor niet-mainportgebonden verkeer op zodanige wijze dient te geschieden dat dit verkeer geacommodeerd wordt met inachtneming van de daarvoor geldende operationele en economische randvoorwaarden. Daarnaast dient de ontwikkeling van capaciteit op de betrokken regionale luchthavens niet ten koste te gaan van (luchtruim)capaciteit, investeringsniveau, netwerk op en concurrentie kracht van Schiphol. Uitbreiding van operaties op specifieke regionale luchthavens vereist een aanpassing van het luchtruim opdat het verkeer van en naar Schiphol geen hinder ondervindt. De Minister van VenW zal zich inspannen dit te realiseren. Ten slotte dienen Partijen zich in te spannen voor een adequate beschikbaarheid van start- en landingsbanen, luchtverkeersleiding- en grondafhandelingscapaciteit, conform de specificaties van het niet-mainportgebonden verkeer en voor de realisatie van goede landzijdige ontsluitingen van de regionale luchthaven(s).
- 2.7 Partijen spreken af om, bij het gradueel en oplopend beschikbaar komen van capaciteit op regionale luchthavens, de op Schiphol opererende luchtvaartmaatschappijen op te roepen om, met inachtneming van de economische en operationele randvoorwaarden en de mogelijkheid competitief te zijn en te blijven

in de markt voor luchtvervoer, hun eigen niet-mainportgebonden verkeer te stimuleren gebruik te maken van deze regionale capaciteit.

- 2.8 Partijen zullen zich ervoor inspannen dat zij tijdig alle benodigde stappen en activiteiten – waaronder in ieder geval wordt begrepen onderzoek, milieueffectrapportages, overleg met de daarvoor betrokken partijen, politieke besluitvorming en wettelijke procedures – zullen ondernemen om de gewenste uitbreiding van de capaciteit op de regionale luchthavens mogelijk te maken.
- 2.9 De Minister van VenW en de Minister van VROM ontwikkelen beleid over de toekomstige positie van de grote regionale luchthavens. Schiphol Group zal een eigen visie opstellen over de ontwikkeling van de regionale luchthavens die onder haar verantwoordelijkheid vallen, inclusief de daarbij behorende benodigde investeringen. Partijen zullen nader overleg voeren op die punten waar het overheidsbeleid en Schiphol visie niet met elkaar sporen.

### **3 Stimuleringsmaatregelen niet-mainportgebonden verkeer**

- 3.1 Schiphol Group ontwikkelt voor 2012 – of zoveel eerder Partijen dat op grond van het onder 6.1 bedoelde overleg zijn overeengekomen – een pakket stimuleringsmaatregelen en operationele restricties waardoor het voor niet-mainportgebonden verkeer dat vanaf de luchthaven Schiphol opereert aantrekkelijk wordt om gebruik te maken van de uitbreiding van de regionale luchthavencapaciteit.

### **4 Stimulering mainportgebonden verkeer**

- 4.1 Schiphol Group werkt in samenwerking met de relevante Partijen en andere betrokkenen een voorstel uit op basis waarvan bij toewijzing van nieuwe slots het hub- en mainportgebonden verkeer gestimuleerd wordt.
- 4.2 Schiphol Group zet dit voorstel om in een lokaal richtsnoer voor slotallocatie en zij legt dit voorstel uiterlijk 1 april 2009 voor aan het krachtens artikel 4 van het Besluit slotallocatie aangewezen coördinatiecomité en bevordert dat het comité een overeenkomstige regeling ter goedkeuring en bekrachtiging voorlegt aan de minister van VenW.

### **5 Ontmoediging operaties met 'onderkant Hoofdstuk 3'<sup>5</sup> vliegtuigen**

- 5.1 Schiphol Group werkt in samenwerking met de relevante Partijen en andere betrokkenen een voorstel uit op basis waarvan bij toewijzing van nieuwe slots voorrang wordt gegeven aan luchtvaartmaatschappijen waarvan vliegtuigen *niet* als 'onderkant Hoofdstuk 3' kunnen worden aangemerkt (marginaal conforme

---

<sup>5</sup> Voor definitie Hoofdstuk 3 vliegtuigen wordt tevens verwezen naar ICAO annex 16 Hoofdstuk 3.

vliegtuigen in de zin van artikel 1.1 onder m van het Luchthavenverkeerbesluit Schiphol).

- 5.2 Schiphol Group zet dit voorstel om in een lokaal richtsnoer voor slotallocatie en legt dit voorstel uiterlijk 1 april 2009 voor aan het krachtens artikel 4 van het Besluit slotallocatie aangewezen coördinatiecomité en bevordert dat dit comité een overeenkomstige regeling ter goedkeuring voorlegt aan de minister van VenW.
- 5.3 Schiphol Group werkt in samenwerking met de relevante Partijen en andere betrokkenen een voorstel uit om inzet van 'onderkant Hoofdstuk 3' vliegtuigen op de luchthaven Schiphol stapsgewijs verder te beperken, in overeenstemming met onderstaande fasering:
1. Invoering landingsverbod van 23:00 tot 06:00 LT uiterlijk per 31 december 2010;
  2. Invoering start & landingsverbod van 06:00 tot 07:00 LT uiterlijk per 31 december 2011;
  3. Invoering etmaalverbod voor nieuwe operaties uiterlijk per 31 december 2010;
  4. invoering full ban onderkant Hoofdstuk 3 uiterlijk per 31 december 2012.
- 5.4 Schiphol Group zet dit voorstel om in operationele restricties, met inachtneming van de in het Luchthavenverkeerbesluit opgenomen verplichting om bij het toepassen van exploitatiebeperkingen de voorschriften uit de EU richtlijn nr. 2002/30/EG van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van 26 maart 2002 te volgen.

## **6 Dynamische monitoring convenantafspraken**

- 6.1 Partijen spreken af dat er tenminste tweemaal per jaar overleg plaatsvindt onder voorzitterschap van Schiphol Group over de voortgang van de uitvoering van de afspraken uit dit convenant, de marktontwikkelingen en de capaciteitsontwikkelingen en de daaraan verbonden procedures.
- 6.2 Partijen spreken af dat ten behoeve van dit overleg door Schiphol Group tenminste twee maal per jaar een overzicht wordt gegeven van de groei van het aantal vliegtuigbewegingen in relatie tot de in overweging d genoemde volumebeperkingen, de ontwikkeling van het aandeel mainportgebonden verkeer in verhouding tot de ontwikkeling van het aandeel niet-mainportgebonden verkeer, de ontwikkeling van het aantal vliegtuigbewegingen in de nacht en vroege ochtend in relatie tot de in overweging c genoemde beperkingen, de ontwikkeling van het aandeel niet-mainportgebonden verkeer in de nacht en vroege ochtend en de ontwikkeling van het aandeel mainportgebonden verkeer in de piekuren.
- 6.3 Partijen constateren dat het in het voorgaande lid bedoelde overzicht bepalend is voor de wijze en het tijdstip waarop invulling wordt gegeven aan de afspraken genoemd onder 2.3 en 3.1.

## **7 Slotbepalingen**

- 7.1 Uitsluitend ondergetekenden kunnen aan dit Convenant rechten ontlene n. Derden kunnen in geen enkel opzicht Partijen houden aan of rechten jegens Partijen ontlene n aan dit Convenant.
- 7.2 Indien een Partij een verplichting uit dit Convenant niet kan nakomen omdat een daarvoor benodigd publiekrechtelijk besluit niet tot stand is gekomen, dan wel onherroepelijk is geworden, levert dit geen tekortkoming op.
- 7.3 De Partijen kunnen dit Convenant wijzigen en aanvullen. Wijzigingen en aanvullingen vereisen de voorafgaande schriftelijke goedkeuring van alle Partijen en deze schriftelijke goedkeuring zal als bijlage bij dit Convenant dienen te worden gevoegd.
- 7.4 Indien een bepaling van dit Convenant in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voor zover nodig, uit dit Convenant worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wel bindend en rechtsgeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van het Convenant blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.
- 7.5 Partijen treden met elkaar in overleg indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die van dien aard zijn dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van dit Convenant niet mag worden verwacht. Zij zullen bezien voor wiens rekening de onvoorziene omstandigheden behoren te komen en zullen zonodig dit Convenant daaraan aanpassen.
- 7.6 Alle geschillen die uit dit Convenant voortvloeien, worden ter beslechting voorgelegd aan de bevoegde burgerlijke rechter te Den Haag. Alvorens zich tot de rechter te wenden voeren de ondergetekenden onderling overleg om te komen tot een aanvaardbare oplossing van de gerezen problemen. Wanneer dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming leidt, kunnen Partijen zich tot de rechter wenden. Tot het moment van uitspraak van de rechter zijn de ondergetekenden gehouden tot uitvoering van de in het Convenant gemaakte afspraken.
- 7.7 Dit Convenant treedt in werking bij ondertekening door alle Partijen en is van kracht tot en met het gebruiksjaar 2020 tenzij Partijen een nieuw convenant afsluiten dat dit Convenant vervangt, of zoveel eerder als Partijen gezamenlijk besluiten. Dit Convenant is tussentijds niet opzegbaar.
- 7.8 De tekst van dit Convenant wordt uiterlijk een maand na de inwerkingtreding in de Staatscourant gepubliceerd.

**ONDERTEKENING**

Van dit convenant zijn vier exemplaren opgemaakt en ondertekend op

\_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_  
De minister van VenW  
ir. C.M.P.S. Eurlings

\_\_\_\_\_  
de minister van VROM  
mevrouw dr. J.M. Cramer

\_\_\_\_\_  
namens Schiphol  
prof. drs G.J.N.H. Cerfontaine

\_\_\_\_\_  
namens Schiphol  
dr. P.M. Verboom